JCLOG LOGÍSTICA

Porto Alegre, segunda-feira, 3 de março de 2025 | Nº27 - Ano 22

PLANO DE VOO

PATRÍCIA COMUNELLO/ESPECIAL/JC



No terminal doméstico, tapume mantém a área de acesso à estação do veículo à propulsão inacessível aos futuros passageiros que ainda transitam a pé pelo complexo

Aeromóvel do GRU é esperado para este ano

"People mover", com tecnologia da gaúcha Aerom, já está pronto e passando por testes antes de operar

Patrícia Comunello
patriciacomunello@jornaldocomercio.com.br

Enquanto os gaúchos residentes ou passageiros que passam pelo Aeroporto Internacional Salgado Filho, em Porto Alegre, terão de esperar até 2026 para ter de volta a ligação do aeromóvel com o metrô - devido aos impactos da enchente de 2024 nos sistemas do transporte -, o maior hub aeroviário do País e um dos maiores da América Latina poderá ter, em 2025, o mesmo tipo de veículo para chamar de seu, mas em condição de usar. Sim, porque a operação do "People Mover" do GRU, como já foi exposto em sinalizações em terminais do complexo em Guarulhos, está atrasada. A expectativa era que entrasse literalmente nos trilhos em 2024. Agora a informação da concessionária e da dona da solução, a gaúcha Aerom, mesma do conjunto do Salgado Filho, é de que estão sendo feitos testes na fase de pré-operação do novo sistema de mobilidade.

O transporte sobre a pista de 2 mil metros - os vagões construídos por outra gaúcha, a Marcopolo, não têm motores e são movidos pelo empuxo do ar que circula em dutos sob os trilhos -, conectando a estação Jade, do trem metropolitano paulista (CTPM) e os três terminais, já tem os pontos onde as pessoas vão desembarcar e embarcar. As estruturas podem ser visualizadas externamente, no complexo, com altura de 11 metros do chão. As pistas de dois sentidos se prolongam em frente aos terminais. Mas internamente ainda há tapumes que impedem visualizar como são os acessos às estações, situadas no terceiro piso.

Hoje o vai e vem de passageiros com suas malas (foram is de 43 milhões em 2024) a pé entre os terminais 2 (doméstico) e 3 (internacional), e ainda de ônibus entre o 2 e 1 (companhia Azul), mais afastado, ainda é a regra. Grandes aeroportos no mundo têm o sistema chamado em inglês de airtrain, que segue o que se vê de forma, claro, mais simples e menor, em Porto Alegre e se terá no GRU. O viajante chega, por exemplo, com transporte público - metrô ou ônibus e até mesmo de airtrain ao terminal de embarque. Em muitos terminais, o trem interconectado faz a ligação entre os terminais, devido às longas distâncias, exemplo do GRU. O projeto em Guarulhos tem financiamento federal, pois foi inserido dentro de medidas para melhorar a mobilidade e atendimento aos usuários.

A assessoria da GRU Airport disse que não há data de quando o People Mover vai começar a atender usuários. A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) cobra prazo para a implementação.

Quando estiver rodando, o aeromóvel paulista será o maior do Brasil. O consórcio é responsável por fornecer uma solução 100% automatizada para transporte de passageiros entre os terminais e o trem Metropolitano, de forma sustentável e segura. O transporte é silencioso devido a ventiladores estacionários. O trajeto completo entre a estação da CPTM e os três terminais levará seis minutos, com o transporte inicial de 2 mil pessoas por hora, podendo chegar a 4 mil passageiros/hora. A construção do Aeromóvel começou em 2022, orçado em R$ 271 milhões, com recursos federais e privados.

Conexão GRU sobre trilhos:

Capacidade de transporte: 2 mil passageiros por hora, em cada sentido

Extensão da Linha: 2.700 metros

Veículos: dois, um fica em operação e outro é reserva (200 passageiros cada)

Estações: quatro ligando a estação de trem metropolitano e os três terminais de passageiros

Tempo de viagem: seis minutos

Leia mais na página 3

RODOVIAS

Transportadores defendem pedágio ajustado

Setcergs participou de debate na Federasul sobre concessões e pedágios no Estado no chamado Bloco 2

EGR/DIVULGA??O/JC



ERS-128 faz parte do bloco de concessão em análise, que inclui sete estradas em diversas regiões do País

A instalação de novas praças de pedágio na região Central e Norte do Rio Grande do Sul foi tema de um debate realizado na sede da Federação de Entidades Empresariais do Rio Grande do Sul (Federasul) na semana passada. O encontro contou com a presença do Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas e Logística no Rio Grande do Sul (Setcergs), representado pelo superintendente institucional, Eduardo Richter, e pela superintendente de relações de trabalho, Andressa Scapini. O objetivo foi analisar os impactos da concessão e as modelagens propostas, considerando os desafios para motoristas e transportadores.

Os participantes entendem que é necessário existir a concessão privada das rodovias estaduais, desde que o modelo adotado seja competitivo e equilibrado, garantindo melhor infraestrutura, segurança e tarifas acessíveis. O bloco de concessão em análise inclui sete estradas (ERS-128, ERS-129, ERS-130, ERS-135, ERS-324, RSC-453 e BR-470), com investimentos previstos de R$ 6,7 bilhões ao longo de 30 anos. O projeto, estruturado em parceria com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), abrange 414,91 quilômetros de extensão, contemplando 32 municípios gaúchos, com duplicação de 244 quilômetros e implementação de 101 quilômetros de terceiras faixas.

O superintendente institucional do Setcergs, Eduardo Richter, alertou para o elevado custo previsto na proposta atual.

"O que se tem proposto em relação ao custo é de 23 centavos por quilômetro. Isso é um absurdo! No Brasil, existem exemplos de rodovias com três, quatro, cinco pistas, sem esse custo, e com uma infraestrutura muito superior: pontos de parada de descanso, serviços de atendimento ao motorista, áreas de apoio. Não precisamos reinventar a roda, apenas fazê-la girar da forma correta", destacou.

Richter também apontou a necessidade de revisar a tributação sobre o setor.

"Já temos parte do IPVA que, em teoria, deveria ser destinada a esse tipo de infraestrutura. Além disso, há a CIDE – Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico –, que arrecada recursos para esse fim. Mas o problema é que estamos pagando em duplicidade: CIDE, IPVA e mais o pedágio. O que precisamos é de um projeto robusto, voltado para o futuro, e não para o passado", afirmou.

O presidente da Federasul, Rodrigo Sousa, reforçou a importância de um modelo de concessão bem estruturado.

"Se a concessão for bem planejada, pode gerar melhores resultados para a sociedade, como tarifas mais justas. No Brasil, temos um histórico de concessões mal estruturadas, que resultaram em pedágios com preços excessivamente altos por quilômetro concedido. Nosso foco deve estar na análise criteriosa de cada contrato para evitar que o governo simplesmente busque arrecadar recursos com a venda da outorga, sem garantir competitividade no processo", ressaltou.

O presidente da Cooperativa Vale Log, Adelar Steffler, levantou outra preocupação: a forma de cobrança do pedágio.

"É injusto pagar pelo valor total da rodovia quando o veículo percorre apenas parte do trajeto. O sistema precisa ser mais equitativo e proporcional ao uso real da estrada", pontuou.

A discussão segue em andamento, com a participação do setor transportador e de lideranças empresariais para garantir que o modelo adotado seja benéfico para toda a sociedade. O governo do Estado estendeu o período de consulta pública da concessão de rodovias do Bloco 2, que abrange estradas localizadas no Vale do Taquari e na Região Norte. O prazo para a manifestação da população, inicialmente previsto para encerrar-se em 21 de fevereiro, foi prolongado por mais 30 dias, conforme publicação no Diário Oficial. Contribuições e sugestões podem ser enviadas pelo e-mail consultarodovias@serg.rs.gov.br até 24 de março.

Trecho da BR-364 é arrematado por consórcio com oferta de 0,05% de desconto no pedágio

Com um único interessado, um trecho da rodovia BR-364 foi arrematada pelo lance mínimo na quinta-feira passada. O consórcio formado pela 4UM Investimentos e pelo banco Opportunity ofereceu um desconto de 0,05% sobre a tarifa básica do pedágio e vai assumir o contrato da chamada Rota Agro Norte.

Novas no setor de infraestrutura, as empresas serão responsáveis pelo trecho de 687 quilômetros de extensão, que corta todo o estado de Rondônia, entre Vilhena e a capital, Porto Velho.

O contrato, que terá duração de 30 anos, prevê investimentos de R$ 6,53 bilhões em obras estruturantes, além de outros R$ 3,9 bilhões em manutenção. O projeto inclui a duplicação de 114 km da estrada, 200 quilômetros de faixas adicionais, 20 passarelas de pedestres e 19 quilômetros de vias marginais, entre outras intervenções.

Como mostrou a Agência Folhapress, a BR-364 chegou a ser avaliada por cinco empresas. O investimento alto do empreendimento e sua distância das maiores capitais do P aís, porém, foram considerados fatores que tornam a concessão mais desafiadora para o investidor.

No Ministério dos Transportes, o projeto era considerado o mais difícil da carteira de leilões prevista para 2025. O risco maior que o normal afugentou operadores tradicionais, mas atraiu as novatas.

Em agosto do ano passado, a 4UM Investimentos venceu o leilão da BR-381, em Minas Gerais, com o compromisso de investir R$ 9 bilhões na estrada que chegou a ser conhecida como "estrada da morte".

Naquele certame, a companhia superou a proposta da Opportunity, agora sua parceira no contrato da BR-364.

A BR-364 é a primeira de uma série de 15 concessões de rodovias que o governo programou para este ano. Em 2023 e 2024, foram realizadas nove.

A modelagem financeira do leilão foi feita pelo BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), assim como as outras 14 concessões rodoviárias que o governo federal pretende realizar neste ano.

Estão no cronograma outros seis leilões ainda no primeiro semestre de 2025. Dois deles devem ocorrer em abril: a ponte binacional São Borja-São Tomé e a BR-040, entre Juiz de Fora (MG) e Rio de Janeiro (RJ).

Quatro leilões estão marcados para maio: Rota da Celulose, em Mato Grosso do Sul; BR-101 entre Espírito Santo e Bahia; Autopista Fluminense no Rio de Janeiro; e BR-163 no Mato Grosso do Sul.

JCLOG LOGÍSTICA
Publicação do Jornal do Comércio de Porto Alegre
logistica@jornaldocomercio.com.br

Editor-chefe: Guilherme Kolling
(guilhermekolling@jornaldocomercio.com.br) |
Editora de Economia: Fernanda Crancio
(fernanda.crancio@jornaldocomercio.com.br) |
Editora-assistente: Cristine Pires
(cristine.pires@jornaldocomercio.com.br) |
Projeto gráfico: Luis Gustavo Van Ondheusden

PLANO DE VOO

Marcopolo fabricou veículos do People Mover

Fabricante gaúcha fez os modelos de vagões que vão rodar no aeroporto paulista

Patricia Comunello
patricia.comunello@jornaldocomercio.com.br

O sistema que promete tornar a vida mais rápida e fácil dos usuários do maior aeroporto do Brasil é liderado por duas empresas gaúchas. O sistema do People Mover, como foi apelidado no GRU, segue com a Aerom, Aeromóvel Brasil, e a fabricação dos veículos foi feita pela Marcopolo Rail, braço dedicado ao modal de trem e que executou o design que veio diferente do que os porto-alegrenses estão acostumados. O People Mover teve atualizações também na tecnologia de transporte, segundo a Aerom. As duas composições que integram o aeromóvel do GRU, que vão atuar complementarmente, foram entregues em 2024 pela fabricante. O People Mover, série Aeromóvel A200, é composto por dois carros, em uma composição de 24,7 metros de comprimento, que pode transportar até 2 mil pessoas por hora, em cada sentido.

A Marcopolo explica que o veículo conta com abertura automática de portas identificadas e de fácil acesso, ar-condicionado, sistema antifogo, saída de emergência em cada cabeceira do veículo para desembarque na via, espaço reservado para pessoas com mobilidade reduzida e acesso à área interna facilitada, com oito portas amplas. "Os passageiros terão à disposição um material rodante 100% automatizado, com alto nível de conforto, segurança e com controle realizado pelo Centro de Controle Operacional (CCO), dispensando a presença de um condutor na cabine do veículo. Internamente, o layout foi desenvolvido para facilitar e otimizar o fluxo de entrada e saída de pessoas com malas no Aeroporto", explicou a Marcopolo Rail, em nota.

MARCOPOLO/DIVULGAÇÃO/JC



Cada composição tem quase 25 metros de comprimento e pode transportar até 2 mil passageiros

A construção dos veículos foi feita em um pavilhão industrial criado para a montagem dos People Movers, além de uma equipe de produção especializada. Entre os desafios, a fabricante diz que focou em levar ao mercado "uma solução confiável e de qualidade internacional". "Todos os materiais, componentes e equipamentos foram desenvolvidos de acordo com as normas específicas para sistemas metroferroviários". Os modelos também têm um alto índice de nacionalização dos componentes. "A Marcopolo produz atualmente em suas fábricas vários subsistemas, como assentos e todo o interior dos veículos, além de revestimentos externos, atendendo à normas ferroviárias internacionais".

Segundo a Aerom, o aeromóvel operou por quase 30 anos na Indonésia, onde transportou mais de 25 milhões de passageiros. Em Porto Alegre, onde estreou em 2013, foram mais de 6 milhões de passageiros. A tecnologia do transporte é sustentável, pois não gera emissões de poluentes. Por não usar pneus, o sistema elimina o descarte desses resíduos. A implantação em vias elevadas, com estruturas esbeltas e de baixo impacto visual, reduz interferências no espaço urbano. O sistema também apresenta baixo nível de ruído.

/JC



Estrutura foi projetada para facilitar a mobilidade com malas

Equipamento no aeroporto de Porto Alegre voltará com atualização de tecnologia

Tem mal que gera grandes perdas, mas também oportunidade. É o caso do aeromóvel de Porto Alegre, o primeiro da modalidade que nasceu no Rio Grande do Sul. O equipamento, que liga o Aeroporto Internacional Salgado Filho à estação da Trensurb, está parado devido aos impactos da enchente de 2024. A contingência, que levou a projeção de retorno do serviço apenas em 2026, abriu caminho para a atualização do sistema. Os dois carros não devem ser trocados, observa a Aerom, a Aeromóvel Brasil, detentora da Tecnologia. A modernização do aeromóvel porto-alegrense vai trazer ao transporte o que foi instalado na versão do People Mover, de Guarulhos, que ainda não roda de forma comercial, ou seja, com passageiros.

/JC



Carros estão estacionados na Estação Aeroporto, da Trensurb

O aeromóvel estreou em 2013 na Capital, como um dos equipamentos destinados a melhorar a mobilidade para a Copa do Mundo de 2014. Aliás, foi um dos poucos projetos que ficaram prontos para o Mundial,para jogos na cidade. A Trensurb diz que a Aerom elaborou "um laudo sobre a condição dos equipamentos que estavam nas duas salas técnicas atingidas pelas cheias, para definir o que pode ser recuperado (motores propulsores, motores elétricos, quadros de comando eletrônicos, sistemas geradores, servidores, switches, sistema de comunicação, reconstrução predial)". Marcus Coester, CEO da Aerom, explica que houve "perda total em componentes elétricos e de automação", o que eleva o prazo de conserto. Coester confirmou que, pelo tamanho do dano, não vale a pena consertar o sistema antigo, mas já fazer a atualização.

O aeromóvel tem uma grande vantagem para os usuários, tanto quem viaja e desembarca no terminal, como para quem trabalha no complexo. Além do pessoal de companhias aéreas, prestadores da concessionária Fraport Brasil e seus funcionários, há centenas de empregados das lojas e dos serviços que atendem os passageiros. São mais de 100 operações. A ligação do aeroporto ao metrô barateia muito o transporte, além de impulsionar um modal alternativo ao rodoviário e ser de alcance de massa, pelo volume de pessoas que pode levar. O usuário pagaria, em valores de março de 2025, passagem de R$ 4,50. Um transporte particular por aplicativo, por exemplo, pode sair mais de R$ 30,00 (principalmente se forem considerados os preços nos horários de pico da demanda).

NEGÓCIOS CORPORATIVOS

Aeroporto de Pelotas inaugura nova operação

A partir de 7 de abril, o Aeroporto de Pelotas contará com voo direto para o Aeroporto Internacional de Guarulhos, operado pela companhia aérea Latam. A previsão é transportar 20 mil pessoas por ano em aeronaves da família Airbus A319, com capacidade para até 138 passageiros.

Serão três frequências semanais (segunda-feira, quarta-feira e sexta-feira), com saída de Guarulhos para Pelotas às 16h55min e partida da cidade gaúcha rumo ao aeroporto localizado na Grande São Paulo às 19h45min. Essa nova operação conecta o município gaúcho a destinos de todo o país e também do exterior, incluindo Estados Unidos, Portugal, Alemanha, Chile, Argentina e outros.

Com isso, o Aeroporto de Pelotas oferecerá quatro destinos, que além de Guarulhos, incluem: Campinas (SP), com duas frequências semanais pela Azul; Porto Alegre (RS), com quatro partidas na semana, também pela Azul; e Florianópolis (SC) com quatro voos na semana pela Voepass.

CCR AEROPORTOS/DIVULGAÇÃO/JC



Voo direto para Guarulhos, operado pela companhia aérea Latam, terá início no dia 7 de abril

Para o gerente do Aeroporto de Pelotas, Vinicius Bueno, essa nova conexão, além de facilitar viagens de lazer para paulistas e gaúchos, também fomenta a geração de novos negócios entre Pelotas e a maior metrópole da América Latina, representando novas oportunidades, investimentos e mais operações comerciais, o que gera um impacto positivo na economia local.

“Estamos entusiasmados com a ampliação das rotas disponíveis no Aeroporto de Pelotas. Continuaremos empenhados em oferecer mais opções e comodidade aos nossos passageiros”,

Gigante do varejo expande galpões logísticos em 5.000% e aquece setor

O avanço do e-commerce no Brasil tem transformado o mercado imobiliário logístico e tornado galpões industriais em ativos estratégicos altamente disputados por gigantes como Shopee, Mercado Livre e Amazon. Com a taxa de vacância atingindo apenas 8,10% no último trimestre de 2024, segundo a Buildings, empresa referência em inteligência de mercado imobiliário, e investimentos bilionários em infraestrutura, o setor vive um boom que redefine a cadeia de distribuição no país. Há casos em que a taxa de vacância foi ainda menor, como a Sort Investimentos, especializada no setor, que teve percentual de, impressionantes, 0,5% no período e valor do metro quadrado que ultrapassa R$ 5.500, com projeção de valorização de 20% até o final deste ano.

A expansão acelerada das operações da Shopee, que em apenas cinco anos registrou crescimento de 5.000% na ocupação de espaços logísticos, é um reflexo direto dessa transformação. Ainda segundo a Buildings, a gigante do varejo já aluga 717 mil m² em 68 ocupações espalhadas pelo país, sendo 622 mil m² já em operação. Novas instalações em Itajaí, Guarulhos, Caxias e Distrito Federal mostram que a varejista tem ampliado sua malha de distribuição de forma agressiva.

A Sort Investimentos tem forte atuação em todo o estado de Santa Catarina, especialmente nas cidades de Itajaí, Navegantes, Araquari e Garuva, consideradas estratégicas para a instalação de grandes centros de distribuição logísticos. A localização privilegiada dessas regiões, aliada à infraestrutura portuária e rodoviária de qualidade, tem atraído a atenção de grandes players do mercado.

No último trimestre, as negociações da empresa somaram mais de R$ 70 milhões, crescimento de 30% em relação ao período anterior. Atualmente, a empresa administra R$ 8 bilhões em ativos, sendo R$ 3,5 bilhões apenas de galpões logísticos que somam mais de 553 mil metros quadrados. Se a Shopee corre para se consolidar, o Mercado Livre já domina esse segmento, com um estoque de 2,4 milhões de m² espalhados por 74 ocupações industriais no Brasil, conforme dados da Buildings. A gigante argentina tem expandido suas operações de forma contínua, investindo em novos centros logísticos para manter sua posição de liderança.

“Com o fortalecimento da infraestrutura e a chegada de novos players internacionais, estamos apenas no começo de uma reconfiguração completa da logística brasileira. Neste cenário, os galpões Triple A, com tecnologia avançada e alta eficiência operacional, devem se tornar os ativos mais valorizados da próxima década”, afirma Douglas Curi, especialista na área e sócio da Sort Investimentos.

MERCADO DE TRABALHO

Seis em cada dez profissionais de logística mantêm seu salário estável, revela pesquisa

Seis em cada dez profissionais de logística viram sua remuneração ficar estável em 2024. É o que mostra pesquisa recente realizada pela Michael Page, uma das maiores consultorias especializadas em recrutamento de média e alta gerência, parte do PageGroup.

O levantamento revela estabilidade na remuneração de 60% dos cargos avaliados no setor, enquanto 24% registraram aumento acima da inflação de um ano para o outro e 16% tiveram queda. Entre as posições analisadas, a que se destacou com maior aumento foi a de gerente de transportes (18%).

“O perfil do executivo da cadeia de suprimentos tem sido cada vez mais estratégico, sendo capaz de tomar decisões ágeis fundamentadas em dados. Observamos posições com atuação mais próxima aos negócios e às novas tecnologias, com iniciativas para aprimorar processos. Habilidades com liderança ambidestra, com aptidão para equilibrar os resultados no curto e no longo prazo, serão ainda mais requisitadas pelas empresas”, explica Rodrigo Videira, gerente-executivo na Michael Page.

Para elaborar o estudo, a Michael Page consultou, no ano passado, cerca de 6,8 mil profissionais e empresas de todo o Brasil para entender quais são suas reais impressões sobre o mercado atual. Os profissionais consultados ocupam cargos que vão desde posições de analista até diretoria. A empresa procurou entender como os profissionais enxergam suas carreiras, a posição do empregador no seu desenvolvimento profissional e outros fatores que completam a remuneração.

A partir dessa consulta, a organização traçou a remuneração mensal de 2282 cargos em 12 setores (Agronegócio, Bancos e Serviços Financeiros, Engenharia, Finanças, Logística, Marketing e Digital, Saúde e Ciências, Recursos Humanos, Seguros, Tecnologia, Varejo e Vendas). Os cargos foram listados em faixas salariais mensais que variam de acordo com a experiência do profissional (analistas júnior, pleno, sênior, especialista, coordenador, gerência e diretor) e porte da empresa (pequeno, médio ou grande).

As principais variações percentuais nos salários do setor logístico

Cargo	Salário fixo	Variação
Gerente de transportes	De R$ 25 mil a R$ 35 mil	18%
Gerente de operações	De R$ 18 mil a R$ 19 mil	16%
Gerente de logística	De R$ 19 mil a R$ 33 mil	13%